

L'ENAV come la Principessa Jolanda?

Scritto da Dario Romagnoli

Ci sono alcuni aspetti dell'operazione IPO (*Initial Public Offering*) appena conclusa, con cui il Governo ha deciso di vendere ai privati una quota consistente dell'Ente Nazionale per l'Assistenza al Volo, la società *ENAV* *service provider* del controllo del traffico aereo italiana, che non mi convincono.

Innanzitutto l'opportunità di vendere a privati una organizzazione sotto molti aspetti essenziale per l'economia nazionale che fra l'altro, svolge anche compiti strategici di sicurezza. Anche se in una fase iniziale, lo Stato ha dichiarato di voler continuare a detenere il 51% delle azioni, precedenti esperienze hanno dimostrato che anche se in minoranza, il privato condiziona pesantemente, ben oltre il peso delle quote detenute, le scelte aziendali.

L'ENAV, si dice, opera all'interno di un quadro di tariffe regolamentate perciò è una *utility* che agisce in regime di monopolio, indi si deduce, cari risparmiatori, investite pure, tanto ci pensiamo noi con tariffe di monopolio a farvi guadagnare! A parte il fatto che il servizio di controllo e gestione del traffico aereo dovrebbe avere tariffe calcolate sul

cost recovery

, andando a spulciare i bilanci della società si scopre che il 25% del suo fatturato viene prodotto dai

servizi di gate

Mi spiego meglio: i *servizi di gate* sono quei servizi che ENAV, offre ai gestori aeroportuali per la movimentazione del traffico al di fuori dell'area di manovra che attengono alle operazioni iniziali e terminali di un volo a cui deve essere assegnato o liberato un

gate

(parcheggio, pontile d'imbarco). Questa attività, che vediamo avere un peso notevole sul fatturato dell'ENAV, a differenza del controllo aereo vero e proprio non viene effettuata in regime di monopolio ma è frutto di accordi bilaterali ENAV-gestore aeroportuale.

Che l'ENAV abbia facile gioco nel convincere il gestore di un aeroporto ad affidargli anche quelle attività di movimentazione iniziale e finale (invero assai redditizie) è intuibile, considerati gli ottimi e numerosi motivi che suggeriscono di non mettersi contro chi può fare la differenza fra la redditività e diseconomicità di un intero aeroporto. L'ENAV infatti è il soggetto che stabilisce in base al suo, praticamente insindacabile, giudizio quale sia la capacità aeroportuale (i movimenti di decollo e atterraggio che un aeroporto può movimentare), perciò la sua redditività.

Se, come dicevo, ad oggi la situazione è questa, non si può escludere che in un prossimo futuro i gestori aeroportuali, liberandosi da questo fardello, possano decidere di gestire *in house* questo servizio. Ciò comporterebbe per i gestori delle notevoli economie e conseguentemente per l'ENAV una notevole sforbiciata al suo bilancio.

L'ENAV come la Principessa Jolanda?

Scritto da Dario Romagnoli

Non per caso, nella fase iniziale l'Ente Nazionale per l'Assistenza al Volo S.p.A. prevede di remunerare gli azionisti mediante la distribuzione di parte delle riserve. Mi chiedo: e quando le riserve saranno finite?

La collocazione in Borsa di ENAV potrebbe rivelarsi una patacca; del resto non sarebbe una novità, avviandosi la società ad entrare nel novero delle *public companies*, vale a dire fra le compagnie in cui l'azionariato diffuso non esprime una chiara linea industriale consentendo all'azionista di maggioranza (il Ministro del Tesoro) ed al *management* di farsi gli affari loro sulla pelle dei piccoli azionisti. Che il cittadino italiano, poi, debba ricomprarsi quello che già era suo è abbastanza umoristico.

Partendo dagli albori, in cui il servizio del controllo del traffico aereo era affidato all'Aeronautica Militare, passando per AAAVTAG, ENAV ed infine ENAV S.p.A. abbiamo assistito all'evoluzione di un servizio che inizialmente veniva svolto nell'interesse generale della collettività, per arrivare alle ultime vicende in cui il Comune di Comiso, se ha voluto avere un aeroporto ed uscire dall'isolamento territoriale, ha dovuto svenarsi per pagare le salate tariffe ENAV.

Un buon affare dunque? Non lo credo (d'altra parte se fosse così buono come dicono, lo Stato non venderebbe) e comunque buono finché ENAV agisce in regime di monopolio; chi di noi si sarebbero mai immaginato, ad esempio con l'energia elettrica, che il monopolio dell'ENEL sarebbe stato frammentato in produzione dell'energia, trasporto e distribuzione all'utente finale, consentendo a circa 800 diversi soggetti di entrare nel mercato? Oppure che sulle ferrovie sarebbero circolati treni di differenti società con la separazione fra gestione delle stazioni, delle rotaie e dei treni?

I neo-liberisti a tutti i costi sono in agguato, ma temo periranno delle loro stesse armi. Meglio restare al balcone ed assistere da lontano al varo del Principessa Jolanda: Ne conoscete la storia?

(26 luglio 2016)